

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Fattibilità del ponte sullo Stretto: l'analisi dei trasporti marittimi e i prossimi investimenti di Rfi e BluJet sul naviglio

Nicola Capuzzo · Saturday, May 8th, 2021

Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha trasmesso ai presidenti del Senato della Repubblica e della Camera dei Deputati la **relazione finale del Gruppo di lavoro tecnico avviato dal precedente esecutivo per valutare gli eventuali sviluppi del progetto del sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina**. Tradotto: con l'ipotesi di realizzare un ponte o un tunnel per attraversare il tratto di mare che separa la Calabria e la Sicilia.

Il documento analizza il contesto socio-economico e trasportistico, il contesto fisico e ambientale, il processo decisionale per la scelta delle infrastrutture di trasporto, le alternative progettuali e il sistema dei collegamenti alle reti stradali e ferroviarie, le valutazioni preliminari ed approfondimenti necessari per i sistemi di attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

L'analisi offre dati e informazioni interessanti su quello che oggi è il mercato del trasporto marittimo di merci e persone che riguarda i collegamenti fra la Sicilia e il resto d'Italia. Il paragrafo dedicato alla "domanda di passeggeri e merci e servizi di trasporto di potenziale interesse del collegamento stabile dello Stretto di Messina" spiega ad esempio che la Sicilia, collegata con il continente europeo innanzitutto con una serie di servizi di navigazione effettuati in modalità Ro-Ro (roll-on/roll-off) per il trasporto di passeggeri, auto, mezzi pesanti e semirimorchi, mostra i seguenti numeri in termini di domanda (trasporto di mezzi pesanti per via marittima, con esclusione dell'attraversamento dello Stretto): **"Nel 2019 sono stati trasportati 624.246 mezzi pesanti, in prevalenza verso la Campania (276.290) e la Liguria (173.682). I collegamenti con i porti della Campania costituiscono una quota rilevante (44%) del totale e mostrano quindi che un collegamento stabile attraverso lo Stretto potrebbe servire, almeno in parte, questo segmento di traffico"**.

**Tabella 13: Traffico marittimo Ro-Ro tra Sicilia e continente ad esclusione dello Stretto (2019)**

COLLEGAMENTO		MEZZI PESANTI	
Palermo	Napoli	103.934	276.290
Palermo	Salerno	8.874	
Catania	Napoli	30.665	
Catania	Salerno	73.809	
Messina	Salerno	59.008	
Termini Imerese	Civitavecchia	24.646	24.646
Palermo	Genova	104.258	173.682
Catania	Genova	69.424	
Palermo	Livorno	43.047	96.009
Catania	Livorno	52.962	
Catania	Ravenna	53.619	53.619
<b>TOTALE</b>		<b>624.246</b>	

Fonte: RAM – Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa.

A proposito invece dei **collegamenti marittimi di attraversamento dello Stretto** (ripartite prevalentemente tra i porti di Villa S. Giovanni e Reggio Calabria per quanto riguarda la sponda continentale e fra i porti di Messina e Tremestieri per la Sicilia) **i servizi offerti dai diversi operatori marittimi consentono di erogare quasi 100 mila corse/anno garantendo l'attraversamento di passeggeri, veicoli privati, veicoli merci e carri ferroviari.** Sono cinque le compagnie di navigazione che attualmente effettuano servizi di cabotaggio marittimo sullo stretto di Messina: **Blu Jet, Meridiano Lines, Blufferries, Rfi e Caronte & Tourist.**

**Tabella 21: Traffici annuali dello Stretto di Messina (2019)**

NR/anno	Reggio Calabria - Messina			Villa San Giovanni - Messina						SUB TOTALE	TOTALE
	RC-ME	RC-Trem		VSG-ME			VSG-Trem				
	Blue Jet	Meridiano		Blue Jet	RFI	Blufferries	Caronte	Blufferries	Caronte		
Passeggeri	650.061	130.897	780.958	362.935	545.016	393.843	8.056.530	184.424	332.707	9.875.455	10.656.413
Veicoli Leggeri	-	8.282	8.282	-	-	87.682	1.679.831	18.541	291	1.786.345	1.794.627
Veicoli Pesanti	-	98.960	98.960	-	-	49.714	265.565	114.816	239.999	670.094	769.054
Merci (tonn)	-	688.706	688.706	-	415.014	377.738	1.790.574	794.921	1.667.627	5.045.873	5.734.579
Carri ferroviari	-	-	-	-	60.183	-	-	-	-	60.183	60.183
Corse	8.971	7.018	15.989	6.430	8.233	8.440	29.860	10.035	17.728	80.726	96.715

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti.

“Complessivamente i servizi oggi offerti con un tempo di navigazione di 20-30 minuti, oltre ai perditempo di accesso, attesa e uscita dai terminali di trasporto nonché di rottura di carico, consentono il **transito annuo di oltre 10 milioni di passeggeri, circa 1,8 milioni di automobili, circa 800.000 veicoli merci pesanti (camion), oltre 5 milioni di tonnellate di merci e 60 mila carri ferroviari**” si legge nel documento.

Sommando i flussi di traffico per rotta di attraversamento, come evidenziato nella tabella successiva, si rileva che il collegamento Messina – Villa San Giovanni è di gran lunga il più utilizzato dai passeggeri e dai veicoli leggeri, mentre **i veicoli pesanti si distribuiscono tra Messina e Tremestieri**, anche per l’orientamento della amministrazione di Messina a deviare il traffico pesante fuori dalla città. La rotta Messina – Reggio Calabria, servita in prevalenza da mezzi veloci è al servizio per lo più del traffico locale.

Tabella 22: Traffico di attraversamento dello Stretto per rotta seguita

	Passeggeri	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Merchi (ton)	Carri ferroviari
Messina - Villa S. Giovanni	9.358.324	1.767.513	315.279	2.583.326	60.183
Messina - Reggio Calabria	650.061	-	-	-	-
Tremestieri - Villa S. Giovanni	517.131	18.832	354.815	2.462.548	-
Tremestieri - Reggio Calabria	130.897	8.282	98.960	688.706	-
<b>Totale</b>	<b>10.656.413</b>	<b>1.794.627</b>	<b>769.054</b>	<b>5.734.580</b>	<b>60.183</b>

Fonte: elaborazione su dati Autorità competenti.

L’esito delle analisi condotte ha permesso di definire alcune delle principali criticità che oggi interessano i terminali di trasporto e i servizi di collegamento dinamico dello Stretto di Messina, tra cui vengono segnalata anche la bassa qualità dei terminali passeggeri (pre-imbarco, imbarco, bigliettazione); l’inadeguatezza numero/qualità degli approdi (che non permette reale competizione nel mercato di più operatori marittimi); la **vetustà del naviglio** (soprattutto per trasbordo treni).

Sulla base delle criticità rilevate sono state individuate, congiuntamente con gli Enti e gli operatori direttamente coinvolti (es. RFI, Trenitalia, BluJet, Autorità del Sistema Portuale-AdSP, ANAS), alcune iniziative da implementare nel breve periodo e che, congiuntamente con gli interventi ad oggi previsti e/o programmati costituiscono lo “scenario di riferimento” ovvero lo scenario con cui il progetto di fattibilità del ponte sullo Stretto dovrà confrontare le differenti ipotesi progettuali al fine di valutare gli impatti prodotti. Gli interventi individuati riguarderanno: gli approdi, le stazioni ferroviarie e marittime, i servizi di trasporto (naviglio e materiale rotabile), le infrastrutture stradali di accesso ai porti e specifici progetti volti alla promozione della sostenibilità e alla transizione energetica.

Parallelamente **un progetto proposto dall’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto prevede il potenziamento e la riqualificazione degli approdi e delle stazioni marittime**

composto da: creazione terzo scivolo approdo di Messina-Tremestieri; riorganizzazione ormeggi, stazione marittima e integrazione con Stazione RFI nel Porto di Messina; nuovi ormeggi e stazione marittima nel Porto di Villa San Giovanni.



Per quanto riguarda il naviglio, dal documento si apprende che, sempre il progetto proposto da RFI, Trenitalia e BluJet, prevede una sua riqualificazione per il trasbordo ferroviario tramite: **la riqualificazione e ibridazione della nave Messina** (in esercizio dal 2013); **consegna della nuova nave Iginia** (settembre 2021), che sostituirà la nave Villa (in esercizio dal 1983); **acquisto nuova nave entro il 2025**, al fine di convertire l'attuale nave Scilla come riserva del naviglio. **Oltre al nuovo naviglio, si prevede la realizzazione di infrastrutture a terra dedicate per i sistemi di alimentazione elettrica delle navi.** Per quanto riguarda la riqualificazione del naviglio veloce passeggeri, si ipotizza il rinnovo della flotta con l'**acquisto di tre mezzi navali di nuova generazione a propulsione GNL/Elettrica con eventuale ricorso a propulsione dual-fuel Diesel**, anche al fine di ridurre sensibilmente le emissioni di gas serra in atmosfera.

Nelle conclusioni della ricerca incaricata del Ministero dei trasporti si legge: **“Il Gruppo di Lavoro ritiene che sussistano profonde motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, anche in presenza del previsto potenziamento/riqualificazione dei collegamenti marittimi (collegamento dinamico), pur necessario in relazione ai tempi per la realizzazione di un collegamento stabile”.** Poi ancora si legge: **“Gli elementi emersi nel corso del lavoro svolto inducono il GdL a suggerire che la valutazione formale della utilità del sistema dei collegamenti andrà definita al termine di un processo decisionale che preveda inizialmente la redazione di un progetto di fattibilità tecnico-economica, ovvero la redazione del documento di fattibilità delle diverse soluzioni tecniche possibili, da sottoporre ad un successivo dibattito pubblico”.**

Infine **“il Gruppo di lavoro ritiene più efficiente finanziare il sistema di attraversamento interamente e trasparentemente a carico della finanza pubblica, anche in relazione ai benefici diffusi che l'opera ha sull'intero Paese”.** A proposito di quale sia la soluzione migliore per collegare le due sponde dello Stretto di Messina, gli estensori del rapporto ritengono **“che la soluzione aerea a più campate sia potenzialmente più conveniente di quella a campata unica.**

**Il GdL ritiene di sconsigliare le soluzioni dei tunnel subalveo e in alveo** soprattutto per l'elevato rischio sismico ad esse collegato e per la mole di indagini geologiche, geotecniche e fluidodinamiche necessarie per verificarne la fattibilità tecnica, ma anche per l'eccessiva lunghezza necessaria per il tunnel subalveo e la presumibile durata degli approfondimenti necessari per la nuova soluzione del tunnel in alveo, per la quale mancano riferimenti ed esperienze”.

**Il rapporto è pubblicato sul sito del ministero al link: <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/stretto-di-messina/stretto-di-messina-il-ministro-giovannini-ha-trasmesso-alle>**

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Saturday, May 8th, 2021 at 12:28 pm and is filed under [Navi, Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.